

Das 100. Schiff - ein Werftjubiläum von 1883

Ostersehlte, Christian

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Ostersehlte, C. (2003). Das 100. Schiff - ein Werftjubiläum von 1883. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 26, 193-216. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52642-8>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

► CHRISTIAN OSTERSEHLTE

Das 100. Schiff – Ein Werftjubiläum von 1883

*Gewidmet dem Andenken meines verehrten akademischen Lehrers (1978-1984),
Prof. Dr. Karl S. Kramer (1916-1998), Seminar für Volkskunde der Universität Kiel.*

Werftjubiläen – Allgemeines

Firmenjubiläen dienen mehreren Zwecken, in der allgemeinen Wirtschaft wie auch speziell bei Werften. Zum einen bilden sie einen nützlichen Anlaß zur Werbung und zur Selbstdarstellung eines Unternehmens. Vorausgesetzt, daß man nicht nur mit gegenwartsbezogenen PR-Effekten arbeitet, dient ein Jubiläum auch häufig dazu, die eigene, oft vergessene Geschichte neu aufarbeiten zu lassen, sei es journalistisch, sei es – im günstigsten Fall – wissenschaftlich. In der Regel wird dazu noch ein Jubiläumsbuch herausgebracht, das allerdings erfahrungsgemäß in der Qualität sehr unterschiedlich ausfallen kann. Das vielfältige, mitunter auch schillernde Kapitel der Werftfestschriften¹ ist bereits in diesem Jahrbuch einmal gründlich untersucht worden.

Ein Firmen- bzw. Werftjubiläum verfolgt meistens noch einen anderen Zweck. Die Festveranstaltungen sind nicht nur auf die Kundschaft oder interessierte Öffentlichkeit ausgerichtet, sondern beziehen die Belegschaft überwiegend mit ein. Eine solche Feier stellt für den einzelnen Beschäftigten einen willkommenen Anlaß dar, einmal innezuhalten und die Betriebsgemeinschaft außerhalb der Alltagsdinge zu erleben, gleichzeitig vielleicht auch zu festigen und zu verbessern.

Der einschlägigen volkskundlichen Forschung, die sich mit Fest- und Feierkultur beschäftigt, darf im Grundsatz das Recht nicht bestritten werden, mit besonders kritischer Sonde an ihren Forschungsgegenstand heranzugehen und nicht etwa unreflektiert die Dinge von vorne herein positivistisch zu behandeln. Bei der wissenschaftlichen Aufarbeitung geht es nicht nur um die historische Entwicklung von Bräuchen, sondern auch beispielsweise um Absichten und Strategien der Geschäftsleitung, die hinter der Ausrichtung einer Feier stehen können. Es liegt deshalb in der Natur der Sache, wenn man ebenso mißtrauisch eine in der Selbstdarstellung einer Firma dargebotene »heile Welt« in Frage stellt. Die Ergebnisse dieser Forschung fallen dann auch meistens mehr oder weniger kritisch aus.² Aus der Sicht eines Praktikers laufen sie allerdings Gefahr, manchmal allzu hyperkritisch und allzu theoretisch, nämlich aus der Sicht des akademischen Elfenbeinturms, die Dinge darzustellen, und zwar an der nüchternen, pragmatisch orientierten betrieblichen Praxis vorbei.³

Die vorliegende Arbeit verfolgt deswegen nicht etwa kulturtheoretische oder gar soziologische Ansätze, die von etlichen (nicht allen) Volkskundlern oft und gerne angewendet werden. Diese Methode liegt auch nicht jedem. Vielmehr wird in diesem Aufsatz eine Feier von ihrem Aufbau und Ablauf her dargestellt. Allerdings werden, um dem Vorwurf der Vordergründigkeit zu entgehen, neben den reinen Ereignissen wichtige firmengeschichtliche Hintergründe herausgearbeitet, und zum Abschluß soll eine etwas tiefer gehende Auswertung wenigstens versucht

werden. Für eine übergeordnete Untersuchung zum Phänomen der Betriebs- und Werftjubiläen insgesamt könnte diese Untersuchung vielleicht einige aufschlußreiche Bausteine beisteuern.

Heutzutage berufen sich Werften meistens auf ihre mehr oder weniger reiche Geschichte in Verbindung mit der gegenwärtigen Umsetzung modernster Techniken. Für eine erst vor kurzer Zeit gegründete Werft unter vielen an der deutschen Küste im ausgehenden 19. Jahrhundert mußte eine andere Symbolik herhalten, und so dürfte man auf die Idee gekommen sein, Feierlichkeiten nicht mit einer runden Zahl von Betriebsjahren zu verbinden, sondern mit bestimmten Neubauten. Die Idee dazu lag gewissermaßen »in der Luft«. Woher diese Anregung gekommen sein könnte, wird noch am Schluß dieses Aufsatzes zu erörtern sein. Auch andere Werften pflegten damals im Rahmen ihrer Selbstdarstellung auf ihre runden Baunummern hinzuweisen. So feierte die 1875 in Aumund bei Bremen gegründete Bootswerft von Friedrich Lürssen⁴ 1896 die Ablieferung ihres 1000. Bootes.⁵ 1910 ließ die Neptunwerft in Rostock in einem sicherlich von ihr autorisierten Artikel ihren 300. Neubau herausstreichen, und auch Hinweise auf die weiter zurückliegenden Baunummern 200 (1901) und 100 (1888) durften dabei nicht fehlen.⁶

Die Kieler Schiffswerft von Georg Howaldt und die Maschinenfabrik der Gebrüder Howaldt in Dietrichsdorf bei Kiel

1838 gründete der namhafte Kieler Kaufmann, Reeder sowie Inhaber des Handelshauses J. Schweffel & Sohn, Johann Schweffel (1796-1865)⁷, mit seinem Geschäftspartner, dem aus Braunschweig stammenden Mechaniker August Ferdinand Howaldt (1809-1883), in dem damals (bis 1864) noch dänischen Kiel, und zwar südlich der Altstadt, eine kleine Maschinenfabrik und Eisengießerei namens Schweffel & Howaldt. Durch Konjunkturen und Krisen entwickelte sich der Betrieb vielversprechend, fertigte land- und hauswirtschaftliches Gerät, Feuerspritzen, Eisenbahnwaggons sowie Maschinen verschiedener Art. 1850 entstand dort sogar eines der ersten Tauchboote, der legendäre, noch heute erhaltene Brandtaucher des Wilhelm Bauer. Seit 1853 besaß die Firma eine separate Eisengießerei am Kleinen Kiel (am Rande der Altstadt), und im Laufe der Zeit spezialisierte man sich immer mehr auf den Bau von Dampfmaschinen, vornehmlich für Schiffe, daneben aber auch für landfeste Anlagen. Dieser Betrieb war, neben der später in Dietrichsdorf (damals noch selbständig, heute in Kiel eingemeindet) entstandenen Werft, die Keimzelle der legendären Howaldtswerke⁸, die um die Jahrhundertwende zu einem auch international angesehenen Schiff- und Maschinenbauunternehmen herangewachsen waren.

Schweffel & Howaldt betätigten sich, wenn auch nur in bescheidenen Ansätzen, im Schiffbau. Dem Brandtaucher folgten in zeitlich weitem Abstand 1860 und 1864 zwei Schlepp- und Fährdampfer für die Kieler Förde.⁹ Sie waren aber für das Produktionsprogramm der Firma völlig atypische Einzelstücke, denn eine wirklich ernst zu nehmende schiffbauliche Aktivität war nicht Sache dieser Maschinenbaufirma, sondern die des ältesten Sohnes eines der beiden Firmengründer: Georg Ferdinand Howaldt (1841-1909).

Der Lebens- und Ausbildungsweg von Georg Howaldt war nicht untypisch für einen Angehörigen der zweiten Generation von Firmeninhabern. War die erste Generation vornehmlich vom Typ des Selfmademan geprägt – und das traf sicherlich auf seinen Vater zu –, so wurde der nächsten Generation eine umfassende wie systematischere Ausbildung zuteil. Georg Howaldt hatte bis zu seiner Konfirmation die Kieler Gelehrtschule besucht und anschließend (1856-1860) Maschinenbau gelernt, zunächst in der väterlichen Firma Schweffel & Howaldt, danach bei der Schiffswerft und Maschinenfabrik von Summers and Day im südenglischen Southampton. Der praktischen Ausbildung folgte von 1861 bis 1864 ein Studium auf dem Polytechnikum in Zürich.¹⁰ Danach fuhr er als Maschinistenassistent auf Dampfern der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt AG (HAPAG) zur See, unternahm ferner Reisen nach Großbritannien und in die

Abb. 1 Georg Howaldt (1841-1909) war als Werftbesitzer eine der maßgeblichen Persönlichkeiten im Kieler Wirtschaftsleben vor dem Ersten Weltkrieg. Altersbild. (Archiv HDW)



USA und studierte anschließend in Hamburg Schiffbau. Danach trat er wieder in die väterliche Firma ein, doch seine Interessen waren inzwischen ganz auf den Schiffbau ausgerichtet. Georg Howaldt konnte sie deswegen bei Schwefel & Howaldt nicht im gewünschten Maß verwirklichen. So wagte er den Schritt in die Selbständigkeit.¹¹

1865 gründete er eine kurzlebige Werft in Ellerbek auf dem Ostufer der Kieler Förde, und zwar auf einem von der Stadt Kiel gepachteten Grundstück, das 1849, im Jahr der schleswig-holsteinischen Erhebung, einmal als Gelände für eine Marinewerft ausersehen war. Dort ließ er sieben kleinere Dampfer, vor allem für die heimische Fördeschiffahrt, erbauen. Doch dieser erste Versuch trug nicht weit. 1868 wurde ihm das Grundstück von der Stadt Kiel gekündigt, denn die neugegründete königliche, später Kaiserliche Werft, als großzügig ausgebaute Marinewerft schließlich der mit Abstand größte Werftbetrieb in Kiel, beanspruchte das Areal für sich.¹²

Eine neue Möglichkeit tat sich für Howaldt auf, denn bereits im Mai 1867 war er zum Direktor der in Gaarden bei Kiel gegründeten Norddeutschen Schiffbau AG berufen worden. Zwei englische Unternehmer hatten unter Beteiligung namhafter Kieler Finanziers diese Firma aus

der Taufe gehoben, und dieses Unternehmen besaß ein wesentlich höheres Niveau als Howaldts unscheinbarer Eigenbetrieb in Ellerbek. Die treibende Kraft des Werftaufbaus in Gaarden war nachweisbar Georg Howaldt. Anscheinend genoß er diese vom Schicksal gegebene Chance aus vollen Zügen, nach den kümmerlichen Verhältnissen in Ellerbek jetzt endlich einen modernen Werftbetrieb nach seinen Vorstellungen aufbauen und gestalten zu dürfen. Es entstand eine moderne Großwerft, die 81 größere und kleinere Schiffe unterschiedlichen Typs ablieferte, ehe der Betrieb im Frühjahr 1879 in Konkurs ging. Anschließend konnte das Unternehmen unter neuen Eigentümern fortgeführt werden. Später wurde daraus die renommierte Germaniawerft, die schließlich dem mächtigen Kruppkonzern in Essen gehörte und bis zur erzwungenen Demonstration nach dem Zweiten Weltkrieg eine gewichtige Rolle im Kieler Schiffbau spielte.¹³

Bevor die prekär gewordenen Verhältnisse in Gaarden vollends ins Rutschen kamen, hatte Howaldt Ende 1875 die Leitung der Werft abgegeben. Hinter ihm lagen aufreibende, aber auch lehrreiche und sicherlich auch für seine fernere unternehmerische Zukunft gewinnbringende Jahre, denn er hatte bei der Norddeutschen Schiffbau AG zahlreiche Geschäftskontakte zu in- und ausländischen Reedereien aufbauen können, die ihm nun zustatten kamen. Zum 1. Oktober 1876 gründete er in Dietrichsdorf an der Schwentinemündung eine neue Werft, die er rasch zu einer modernen Anlage ausbaute. Nun konnte er seine Schiffbauaktivitäten als selbständiger Unternehmer fortsetzen, und das auf einer kontinuierlicheren und erfolgreicherer Grundlage als seinerzeit in Ellerbek. Als Georg Howaldt im Mai 1909 nach einem produktiven und ereignisreichen Leben als Industrieller starb, gehörte seine Firma neben der Germaniawerft und der riesigen Kaiserlichen Werft zu den drei größten Schiffbaubetrieben an der Kieler Förde.¹⁴

Zunächst soll in Umrissen die Kieler Schiffswerft von Georg Howaldt vorgestellt werden: Über die in Dietrichsdorf ab 1876 im Ausbau begriffenen Werftanlagen gibt es aus dieser frühen Zeit nur wenig zu sagen. Nur ein paar dürre Zahlen liegen aus diesem Zeitraum vor. Besaßen die Anlagen um November 1876 eine Fläche von 440 qm, so war die Werft 1883 auf 6600 qm angewachsen. Parallel zum Ausbau wuchs die Zahl der Arbeiter. Sie stieg im Zeitraum zwischen 1877 und 1883 von 95 auf 1195. Der 500. Arbeiter wurde am 16. September 1880, der 1000. am 28. August 1882 angenommen. Ende April 1883 hatte man sogar einen zeitweiligen Höchststand von 1213 Beschäftigten. Der Umfang der Lohnzahlungen betrug im Betriebsjahr 1882/83 1 034 269,49 Mark.¹⁵

1883 konnte die Werft schon eine respektable Leistung an abgelieferten Schiffen vorweisen. Um die ominöse Zahl 100 aufzuschlüsseln: Unter diesen Schiffen (Zählung seit 1865)¹⁶ befanden sich 48 seegängige Frachter, 14 seegängige Passagier- und Postdampfer, 13 Dampfer für Behörden, zehn Fördedampfer, fünf Schlepper, zwei Yachten, sieben Leichter und ein Dampfbugger. Die Auftraggeber aus Kiel und Umgebung führten mit 50 Neubauten die Liste an, gefolgt von Kunden aus Hamburg und Altona (21 Neubauten), London (2), Apenrade (6), Memel (2), Lübeck (4); jeweils ein Neubau war nach Flensburg, zur dänischen Insel Bornholm, nach Rostock, Schleswig, Kopenhagen, zur Insel Föhr, nach Brunsbüttel, zur Insel Sylt, nach Wilhelmshaven, zur Insel Pellworm, nach Tönning, Lissabon, Brake und zum holsteinischen Gut Salzaug gegangen. Somit war der überwiegende Teil für deutsche Abnehmer bestimmt, denn der Export spielte mit nur fünf Neubauten eine geringe Rolle. 51 Neubauten waren als Seeschiffe klassifiziert worden, 38 von ihnen hatten die Klasse 100A, fünf die Klasse 90A des 1867 gegründeten Germanischen Lloyd erhalten. Das französische Bureau Veritas, als Klassifikationsgesellschaft auch für deutsche Schiffe in der Segelschiffszeit von einiger Bedeutung, hatte sieben Schiffe, das renommierte Lloyds Register in London einen Howaldt-Neubau klassifiziert. Bei den restlichen 49 Neubauten handelte es sich um Fahrzeuge für geschützte bzw. Binnengewässer, die keine Klassifikation erforderten.

Neben den Neubauten waren an größeren Umbauten jeweils zwei Fracht- und Postdampfer in den Geschäftsbüchern zu verzeichnen, ferner hatte man im gleichen Zeitraum neun havarierte

Dampfer wieder instandgesetzt. Der Auftragsbestand zur Zeit des Jubiläums reichte nur bis zum Frühjahr 1884 und umfaßte zwei Kriegsschiffe, sechs Frachtdampfer, ein Passagierschiff und einen Fährdampfer. An einigen von ihnen wurde im September 1883 schon gearbeitet.¹⁷

Der Nachbarbetrieb, die Maschinenfabrik Gebrüder Howaldt (früher: Schweffel & Howaldt) arbeitete mit der Werft in enger Symbiose zusammen. Die allermeisten Maschinenanlagen für die Neubauten von Georg Howaldt kamen von nebenan¹⁸, und es verwundert nicht, daß die Löhnung der Arbeiter in beiden Betrieben nahezu identisch war und beide Seiten, Arbeitgeber und Arbeitnehmer, bei Streiks (wie z.B. im Frühjahr 1888) eng zusammenwirkten.¹⁹ Nach 1880 waren die Verhältnisse in Kiel allmählich zu eng geworden, weshalb der Betrieb in die unmittelbare Nachbarschaft zur Werft auf das andere Fördeufer umzog. Im Herbst 1881 verlegte man zunächst die Kesselschmiede nach Dietrichsdorf, während die Maschinenfabrik dort im Mai 1883 in Betrieb ging.²⁰ Der Firmenname Gebrüder Howaldt wurde seit 1880 geführt, nachdem die Gründerfamilie Schweffel aus dem Unternehmen ausgetreten war. Nun lag die Führung in den Händen von Georg Howaldt sowie seinen Brüdern Bernhard (1850-1908) und Hermann (1852-1900). Nach einigen Differenzen mit seinem Bruder Georg verließ Bernhard Howaldt 1888 die Geschäftsleitung der Maschinenfabrik und machte vermutlich dadurch den Weg zur im Folgejahr vollzogenen Fusion mit der Werft (neue Bezeichnung des Unternehmens: Howaldtswerke) frei.²¹

Eine Beschreibung hat sich in einer noch in anderem Zusammenhang zu erläuternden Jubiläumsbroschüre vom September 1883 erhalten: *Die neue Maschinenfabrik ... besteht bei einer Grundfläche von 3000 qm aus einem hohen Mittelbau mit den schweren Werkzeugmaschinen, einem nach jeder Richtung hin maschinell getriebenen Laufkahn, Schienengeleise und allen zur Montage schwerer Maschinen erforderlichen Einrichtungen. Zu beiden Seiten dieses Mittelbaues befinden sich unter Shed-Dächern die kleineren Werkzeugmaschinen, Magazine und Schlosserei. Beleuchtet werden diese Räume von electrischen Lampen. Zum Betriebe sind 2 Dampfmaschinen nach dem Compound-System vorgesehen, von denen eine als Reserve dient. Die Heizung erfolgt durch den abgehenden Dampf aus den Maschinen in Körting'schen Rippenröhren ...*

*Ein neues Hammerwerk, welches im Anschlusse an die Schiffbauschmiede, die zu Schiffs- und Maschinenbauzwecken erforderlichen Stücke herzustellen hat, so wie eine neue Metallgiesserei in seitlicher Verlängerung der Maschinenhalle sind im Bau begriffen und wird die Eisengiesserei in nächster Zeit gleichfalls nach Dietrichsdorf übergeführt werden, um das ganze Geschäft durch Verbindung von Schienengeleisen unter den einzelnen Werkstattgebäuden concentrirt und übersichtlich zu jedweder technischen Leistung im Maschinenbau etc. bereit zu haben.*²²

Ergänzend dazu berichtete die »Kieler Zeitung« anlässlich der Besichtigung durch Jubiläumsgäste: *Vorzugsweise imponirend wirkt die kolossale Maschinenwerkstatt, die in jeder Beziehung musterhaft eingerichtet ist. Hier finden wir zahlreiche Dampfkessel und Theile davon, mehr oder minder weit in ihrer Vollendung fortgeschritten; hoch oben eine gewaltige transportable Hebevorrichtung, die die größten Lasten mit spielender Leichtigkeit anfaßt und bewegt. Ueberall daneben wirken und schaffen fleißige Hände. Wir besuchen sodann die Arbeiterkolonie, woselbst eine ganze Reihe kleiner Zweifamilien-Häuser, für das Arbeitspersonal bestimmt, sich erhebt. Wieder geht's ins Etablissement zurück, wo nun eine Abtheilung nach der anderen systematisch zur Besichtigung gelangt. Der für das vorliegende Referat uns zugemessene Raum gestattet nicht, auch nur eine flüchtige Darstellung davon wiederzugeben. Enthält doch das Dietrichsdorfer Werk alles und jedes, was für den so komplizierten Schiffbau unserer Tage erforderlich ist, mit Ausnahme einiger weniger unwesentlicher Spezialitäten der Böttcherei, Segelmacherei etc. Grade diese Konzentration der Arbeit bildet zweifellos ein bedeutsames Moment für die große erstaunliche Leistungsfähigkeit des Etablissements.*²³

In den ersten vier Jahren nach ihrer Neuformierung 1880 vermochte die Fabrik ihren Personalbestand mehr als zu verdoppeln. Hatte man 1880 mit 191 Arbeitern angefangen, so waren es im gleichen Jahr bereits 247, 1881 370, 1882 377 und im September 1883 insgesamt 482 Mann. 1882 wurden an Arbeitslöhnen und Gehältern 447 400 Mark gezahlt.²⁴

Das Werftjubiläum bei Howaldt: Dampfer EMMA (Baunummer 100)

Neben dem rein funktionalen Aufbau seines Werftbetriebes war Howaldt auch an einer ideellen Sinnstiftung gelegen. Ein ähnliches Jubiläum, wie es dann im September 1883 stattfand, ließ Georg Howaldt, um derartige publikumswirksame Einfälle anscheinend nicht gerade verlegen, bereits fast zwei Jahre vorher durchführen. Im Spätherbst 1881 lag in Dietrichsdorf der Frachtdampfer-Neubau ALWINE (Baunummer 52)²⁵ auf Stapel, der angeblich für Hamburger Rechnung im Bau war²⁶, schließlich aber an den bewährten Kunden Jebsen im nordschleswigschen Apenrade (Kiel scheint aber der Registerhafen gewesen zu sein) abgeliefert wurde.²⁷ Die liberale »Kieler Zeitung« berichtete bereits im Vorfeld darüber, und das vermutlich mit Segen Howaldts: *Hiermit wird eine besondere Festlichkeit verbunden, da es das 100ste eiserne Dampfschiff (mit Ausschluß aller anderweitigen Fahrzeuge ohne Maschine, als Leichter, Prähme etc.) ist, welches unter der Leitung des Herrn Howaldt während seiner Thätigkeit als Direktor der früheren Norddeutschen Werft sowie als Besitzer der eigenen Werft zu Dietrichsdorf erbaut worden ist.*²⁸ Ferner hieß es, daß die Taufe durch eine Verwandte Howaldts vorgenommen werden sollte. Die Planung der Feier fiel in zwei Teile. Für einen eher exklusiven Kreis extra eingeladener Kieler wie auswärtiger Gäste war nach dem Stapellauf ein großes Diner im Privathaus Georg Howaldts in Düsternbrook vorgesehen. Der Belegschaft wurde abends ein großes Fest gegeben, und dafür trugen sowohl die Werftanlagen als auch die dort gerade liegenden Schiffe Flaggenschmuck. Die »Kieler Zeitung« versäumte auch nicht, ihren Lesern zu empfehlen, daß man den Stapellauf entweder vom jenseitigen Schwentineufer oder von den Fährdampfern in Neumühlen am besten beobachten konnte.²⁹ Zur angegebenen Zeit lief dann am Nachmittag des 12. November die ALWINE, der Presse nach immerhin das 23. im Jahre 1881 bei Howaldt zu Wasser gelassene Schiff, vom Stapel. Trotz eingetretenen Regenwetters hatten sich zahlreiche Zuschauer eingefunden.³⁰

Um die Betriebskultur nach innen zu stärken sowie nach außen hin zu dokumentieren, aber wohl auch, um ein besonderes Gemeinschaftsgefühl zu stiften, ließ Howaldt am 19. Juli 1882³¹ eine besondere »Fahnenweihe« veranstalten. Offenbar handelte es sich nicht um eine für Reedereien wie für Werften typische Hausflagge (in letzterem Fall für die Neubauten vor der Ablieferung an den Auftraggeber), sondern um eine Art ideelle Traditionsflagge. Sie war möglicherweise ähnlichen Fahnen aus dem Handwerk (Innungen etc.) vergleichbar. Ein Bildbeleg legt diese Vermutung nahe. Ohne ausführlicher auf diese Veranstaltung einzugehen, spiegelten die Ansprachen wie auch die Durchführung der Zeremonie, die offenbar außerhalb des Werftgeländes in ländlicher Umgebung stattfand, einiges vom damaligen Zeitgeist wie auch der zeitgenössischen Festkultur wider.³²

Zwei weitere Feiern fanden im August und September 1883 statt, und zwar wurde ein Neubau, der Frachtdampfer EMMA (Baunummer 100), für die angesehene Kieler Agentur und Reederei Sartori & Berger zum Anlaß dafür genommen. Diese Firma war 1858 durch den aus Lübeck gebürtigen Kaufmann und späteren Konsul August Anton Heinrich Sartori (1837-1903)³³ gegründet worden. Zunächst war dieser mit einigem Erfolg als Schiffsmakler tätig, ehe er ab 1862 zunächst kleinere Segelschiffe für die Trampfahrt nach Ostasien zu bereedern begann.³⁴ 1868 bildete das bei der Norddeutschen Schiffbau AG in Gaarden bei Kiel erbaute erste Dampfschiff der Reederei, die HOLSATIA, den Einstieg der Firma in die langjährig erfolgreich betriebene Linienfahrt in Nord- und Ostsee.³⁵

Firmenchef August Sartori wird von der Kieler Geschichtsschreibung als *eine der bedeutendsten Persönlichkeiten der Wirtschaft in der Stadt*³⁶ sowie als *ein Mann von ausgreifender Phantasie und nachdrücklicher Tatkraft*³⁷ charakterisiert, dessen Wort auch in der allgemeinen Kieler Verkehrs- und Hafenpolitik einiges galt, weswegen er neben seinen geschäftlichen Pflichten lange Jahre als Präsident der Kieler Handelskammer und des örtlichen Bezirksvereins der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) tätig war und auch in Angelegenheiten des Kieler Hafens sowie den vorausgehenden Planungen für den später erbauten Nord-Ostseekanal immer wieder das Wort ergriff.³⁸ Als die EMMA bei Howaldt entstand, befand sich die Geschäftsverbindung zwischen Werft und Reederei in voller Blüte. Sie reichte damals schon etwa anderthalb bis zwei Jahrzehnte zurück. In den Annalen von Sartori & Berger wird ein angeblich 1865/66 bei Georg Howaldt erbauter eiserner Schoner VORWÄRTS erwähnt, doch ist eine Übereinstimmung mit dem ersten Neubau Howaldts aus Ellerbek, der denselben Namen trug, fraglich. Wenn dies doch zutreffen sollte, dann handelt es sich um eine für die damaligen Registereintragungen zwar typische, hier aber verwirrende Angabe über die Takelung des Schiffes und dann höchstens um eine vorübergehende Bereederung durch Sartori & Berger, die damals – wie in der Segelschiffszeit und auch wieder heute in der so modernen wie unübersichtlichen Containerschiffahrt – in Form von Schiffsparten viel Fremdkapital in ihren Schiffen stecken hatten.³⁹

Konkret nachweisbar wird die Beziehung zwischen Auftraggeber und Werft erst für die Zeit, als Georg Howaldt als Direktor bei der Norddeutschen Werft in Gaarden wirkte. Die bereits erwähnte HOLSATIA war 1868 der erste Neubau der Gaardener Werft, 1871 folgte die ebenfalls von Sartori & Berger bestellte META (Baunummer 34).⁴⁰ Der gute Kontakt zum einflußreichen Konsul Sartori gehörte zu jenen Geschäftsverbindungen, die Howaldt Ende 1875 bei seinem Ausscheiden mitnahm und die dann nicht mehr der Norddeutschen Werft, sondern seinem eigenen Betrieb zugute kamen. Die neue Werft an der Schwentinemündung avancierte rasch zur Hauswerft von Sartori & Berger, wobei sowohl das Renommee Georg Howaldts als auch die günstigen Verhältnisse vor Ort, wie etwa eine bequem durchzuführende Bauaufsicht, eine tragende Rolle gespielt haben dürften. Zwischen 1877 und 1883 gingen 19 Neubauten an Sartori & Berger, wobei der Höhepunkt 1881 mit fünf Ablieferungen erreicht wurde. EMMA war das größte, allerdings auch vorerst letzte Schiff in dieser eindrucksvollen Serie. Im übrigen gehörten zur Gebrauchttonnage, welche die Reederei zwischendurch erwarb, auch bei Howaldt erbaute Schiffe. Auf der gleichen Ebene liegen zwei Verkäufe an Howaldt 1895 und 1906.⁴¹ Die Werft nahm immer wieder wohl oder übel Schiffe in Zahlung, betrieb auch einen Handel mit ihnen, über den aber nur wenig bekannt ist.⁴²

Nach der Ablieferung der EMMA verlor man sich jedoch nicht aus den Augen, was nicht zuletzt an den Kieler Verhältnissen lag, denn Konsul und Werftbesitzer fanden zahlreiche Anlässe, sich immer wieder über den Weg zu laufen. In einer nunmehr lockereren Formation lieferten die vereinigten Howaldtswerke bis 1905 weitere acht Schiffe, darunter die noch heutzutage in Kiel unvergessenen drei schnittigen Postdampfer der »Prinzen«-Klasse für den damals bedeutenden, heutzutage aber unrentabel gewordenen Fahrgastdienst zwischen Kiel und Korsör auf Seeland. Bis etwa 1890 kamen praktisch alle Dampferneubauten von Sartori & Berger von Howaldt, danach ging man zusätzlich mit der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck eine weitere Geschäftsbeziehung ein. Vor allem aber kaufte die Kieler Reederei in der Zeit nach der Jahrhundertwende gebrauchte Schiffe an, weshalb wenige bzw. keine Aufträge mehr nach Dietrichsdorf gingen.⁴³ Interessant ist aber dennoch die Tatsache, daß die Gebrüder Howaldt als Privatpersonen (die Werft war also nicht daran beteiligt) um 1900 nicht näher bezeichnete Anteile an der Reederei besaßen.⁴⁴ Als lange Zeit später (1951) noch zwei letzte Frachter für Sartori & Berger bei Howaldt erbaut wurden, war dies nur noch eine Reminiszenz an vergangene große Zeiten. Die jahrzehntelange, zeitweise sehr enge Beziehung zwischen Reederei und Werft wird durch nachfolgende Liste dokumentiert.

Liste der Neubauten der Norddeutschen Werft und Howaldt für Sartori & Berger in Kiel (1868-1951)

Norddeutsche Schiffbau AG, Gaarden (1867-1879)				
<i>Typ</i>	<i>Name</i>	<i>Bau-Nr.</i>	<i>BRT</i>	<i>Jahr</i>
Frachtdampfer	HOLSATIA	1	300	1868
Frachtdampfer	META	34	126	1871
Kieler Schiffswerft Georg Howaldt, Dietrichsdorf (1876-1889)				
<i>Typ</i>	<i>Name</i>	<i>Bau-Nr.</i>	<i>BRT</i>	<i>Jahr</i>
Frachtdampfer	CARL	9	153	1877
Frachtdampfer	WILHELM	25	181	1878
Frachtdampfer	ANTONIE	28	179	1879
Frachtdampfer	ADELE	31	194	1879
Frachtdampfer	AUGUSTE	32	452	1880
Versuchsschiff für Wasserstrahlantrieb	HYDROMOTOR	34		1884 (nicht abgenommen)
Frachtdampfer	FRANZ	37	850	1881
Frachtdampfer	ADELE	41	199	1881
Frachtdampfer	HELENE	42	198	1881
Frachtdampfer	AUGUST	43	458	1881
Fracht- und Passagierdampfer	STEPHAN	44	167	1881
Frachtdampfer	ANTON	66	505	1882
Frachtdampfer	FRANZISKA	70	860	1882
Frachtdampfer	PAUL	76	736	1882
Frachtdampfer	PAULINE	77	735	1883
Frachtdampfer	WILHELM	78	197	1882
Frachtdampfer	CARL	91	196	1883
Frachtdampfer	JOHANN	97	549	1883
Frachtdampfer	FERDINAND	98	542	1883
Frachtdampfer	EMMA	100	863	1883
Frachtdampfer	HINRICH	190	927	1889
Howaldtswerke, (Kiel-) Dietrichsdorf (1890-1951)				
<i>Typ</i>	<i>Name</i>	<i>Bau-Nr.</i>	<i>BRT</i>	<i>Jahr</i>
Frachtdampfer	HANS	206	1027	1890
Passagier- und Postdampfer	PRINZ WALDEMAR	266	685	1893
Passagier- und Postdampfer	PRINZ ADALBERT	297	702	1895
Passagier- und Postdampfer	PRINZ SIGISMUND	350	697	1898
Frachtdampfer	FRIDA	363	184	1902
Frachtdampfer	HERMA	420	519	1905
Frachtdampfer	ALEXANDRA	421	720	1905
Motorfrachter	KONSUL SARTORI	923	955	1951
Motorfrachter	GEHEIMRAT SATORI	924	955	1951

Quelle: Bruno Bock (wie Anm. 8), S. 179-191 (Schiffsliste, zusammengestellt von Witold Fugalewitsch); Christian Ostersehlte (wie Anm. 12), S. 128 und 135.

Abb. 2 Einladungs-
karte zum Stapellauf
der EMMA. (Archiv
HDW)



Zu den technischen Daten der EMMA: Länge zwischen den Perpendikeln 62 m, Breite 8,2 m, Vermessung 863 BRT, 1100 Tonnen Ladefähigkeit, 1 Compoundmaschine mit Oberflächenkondensation, 320 PSi, 2 Kessel, Geschwindigkeit 8,5 Knoten.⁴⁵ Das Schiff gehörte zu einem bewährten Typ, den man bereits für Sartori & Berger, aber auch für andere Reedereien gebaut hatte, und zwar ganz offensichtlich nach einem einheitlichen Grundentwurf, der freilich Unterschiede in technischen Details und der Ausrüstung, je nach den individuellen Wünschen des Reeders, zuließ. Generell läßt sich sagen, daß man bei Howaldt in den 1880er Jahren bei Frachtern, aber auch bei Schleppern zu einer derartigen Standardisierung gekommen war, die für die Werft teure Entwicklungskosten einzusparen half. Dies betraf im übrigen auch die Installation eines einheitlichen Maschinentyps. Bei dieser Serie kam die 320 PS-Maschine, hergestellt durch die Gebrüder Howaldt, zum Einbau.



Abb. 3 Die Werftanlage am 14. August 1883, in der Mitte: EMMA auf dem Helgen. (Archiv HDW)



Abb. 4 Die Werftanlage, August/September 1883, rechts: EMMA in der Ausrüstung, mit der Baunummer am Vorschiff. (Archiv HDW)

Die 1100-Tonnen-Klasse, der die EMMA angehörte, wurde bei Howaldt seit 1881 gebaut. Den Anfang machte in jenem Jahr die FRANZ (Baunummer 37) für Sartori & Berger, doch die Werft konnte gleich danach ein Schwesterschiff an einen weiteren Stammkunden, den Reeder Jebesen im nordschleswigschen Apenrade verkaufen: TRIUMPH (Baunummer 38). Beide Kunden nahmen im Folgejahr 1882 zwei weitere Frachter dieser Klasse ab, die CLARA (Baunummer 68) für Jebesen und die FRANZISKA (Baunummer 70) für Sartori & Berger. Ein Mannheimer Unternehmer, Rudolph Wahl, erhielt ebenfalls 1882 ein Schiff von diesem Typ, die COSMOPOLIT (Baunummer 67), die anschließend, vermutlich dank der Initiative Georg Howaldts, ins Kieler Schiffsregister eingetragen wurde. Von sehr ähnlicher Konstruktion, mutmaßlich aber mit einigen Abweichungen gerade in Ausrüstung und Details, war der 1883 abgelieferte 1050-Tonner BORNHOLM (Baunummer 85), der an eine gleichnamige Dampfschiffahrtsgesellschaft auf der dänischen Ostseeinsel ging.⁴⁶

Doch zurück zur EMMA: Der 19. von Sartori & Berger bei Howaldt in Auftrag gegebene Neubau war am 2. Mai 1883 auf Kiel gelegt worden.⁴⁷ Während des Sommers nahm er auf dem Helgen in Dietrichsdorf immer mehr Gestalt an. Gleichzeitig entstand die Absicht, den Stapellauf mit einem Fest zu begehen, wobei es nicht ganz klar ist, wer in der Firma auf diesen Gedanken gekommen war. In der »Kieler Zeitung« erschien am 11. August eine kurze Notiz: *Mit Beziehung auf die neuliche Notiz, betreffend die Abhaltung eines Festes anlässlich des Stapellaufs des 100. Schiffes auf der Howaldt'schen Werft, wird uns vom Festkomitee mitgeteilt, daß dieses Fest nicht von Herrn Howaldt, sondern auf Kosten der Meister und Arbeiter der Werft veranstaltet werde.*⁴⁸ Vermutlich entstand die Anregung zu dem Fest nicht seitens der Geschäftsleitung, vielmehr dürften sich dieses die leitenden Angestellten, vermutlich unter Beteiligung der Meister, ausgedacht haben. Aus diesen Reihen hat sich wohl das Festkomitee rekrutiert, das dann auch die Einladungskarten verschickte. Am Tage des Stapellaufs wurde das Fest erneut in der Zeitung der Öffentlichkeit angekündigt: *Kiel, 14. August. Heute findet das mehrerwähnte von den Arbeitern der Howaldt'schen Werft veranstaltete Fest anlässlich des Stapellaufs des 100. Schiffes auf der gedachten Werft statt. Das Schiff, welches heute Vormittag um 9 Uhr glücklich vom Stapel lief und auf den Namen EMMA getauft wurde, wird für die hiesige Firma Sartori & Berger gebaut. Es (ist) dies zugleich das 50. Schiff, welches für Rechnung dieser rührigen Firma erbaut ist.*⁴⁹

Diese Feststellung war vielleicht bei Sartori & Berger im guten Glauben getroffen worden, aber ob sie wirklich zutraf, erscheint nach späteren Angaben aus dem gleichen Hause eher zweifelhaft. In einer späteren, vom Unternehmen selbst herausgegebenen Schiffsliste (1958), rangiert die EMMA auf Platz 57.⁵⁰ Wie dem auch sei, das Kieler Blatt sollte seine Behauptung in Kürze noch einmal wiederholen. Die eben zitierte Zeitungsmeldung endete mit den Worten: *Heute Nachmittag 4 Uhr findet großer Festzug durch die Hauptstraßen statt, das Fest selbst wird heute Abend im Wriedt'schen Etablissement abgehalten.*⁵¹

Einen Tag später erschien in der »Kieler Zeitung« ein ausführlicherer Bericht über *Das Fest der Howaldt'schen Werft: In dreifacher Beziehung bildete der gestrige Stapellauf des Dampfer EMMA ein festliches Ereignis: es handelte sich nicht nur um das hundertste der auf der Kieler Schiffswerft zu Dietrichsdorf erbauten Fahrzeuge und um das fünfzigste Schiff, welches in die Rhederei der Firma Sartori & Berger übergegangen ist, sondern zugleich um ein Schiff, auf dem die zweihundert und fünfzigste der durch die Fabrik von Gebrüder Howaldt (früher Schweißel & Howaldt) hergestellten Dampfmaschinen Platz gefunden hatte.*

Der Stapellauf erfolgte, wie bereits erwähnt, Morgens 9 Uhr. Die Taufe, in welcher der Dampfer den Namen EMMA erhielt, vollzog Frau Hermann Howaldt. Dem Akte wohnten der kaiserliche Oberwerftdirektor, Herr Kapitän zur See Kühne, der kaiserliche Schiffsbaudirektor Hildebrandt, sowie zahlreiche Vertreter der Industrie, darunter als Vertreter der Firma Fr. Krupp der Herr Ingenieur Uhlenhaut, und endlich viele Freunde der Rhederei wie der Werft bei.⁵² Nach der Beschreibung der Taufe ging man noch auf einige interessante technische Einzelheiten ein.

Vom technischen Standpunkt wird uns über das Schiff geschrieben:

Die EMMA – groß ca. 1050 Tons Ladefähigkeit – ist nach den neuen Vorschriften des Germanischen Lloyd, welche vom technischen Direktor dieses Instituts, Herrn Fr. Schüler ausgearbeitet sind, in Bezug auf die Eisenstärken konstruiert. Da diese Neuerungen die Schiffsbauer von der Zwangsjacke der Mittschiffssektion als Regulator der Materialienstücke befreien und an Stelle derselben die Sektionen auf halbe Länge des Vorderschiffs und Hinterschiffs setzen, so erhalten wir, wie das Fahrzeug zeigt, statt der üblichen langen graden kastenförmigen Wände wieder eine Schiffsform, die das Auge erfreut und bei Erhöhung der Stabilität ein besseres Seeschiff von größerer Widerstandsfähigkeit liefert ohne die Ladefähigkeit und somit seine Rentabilität zu beeinträchtigen.⁵³

Doch mit dem Stapellauf und der Taufe waren nicht, wie auf Werften bis heute sonst üblich, die Feierlichkeiten beendet. Ein eigens einberufenes Fest-Comité⁵⁴ gab in einem gedruckten Programm den weiteren Verlauf bekannt: Mittags 1 Uhr: Abmarsch von der Werft durch Dietrichsdorf, Neumühlen, Wellingdorf und Ellerbeck. Fahrt per Schiff nach der Dampfschiffbrücke. Alsdann Marsch durch Düsternbrook nach Herrn Howaldt's Villa No. 75. Rückmarsch durch Kiel nach Wriedt's Etablissement, woselbst Concert und Ball.⁵⁵ Und so wurde das Fest dann auch durchgeführt, denn die »Kieler Zeitung« hatte schon früher am gleichen Tag berichtet: Ein imposanter Festzug, wie wir ihn, von dem Personal eines Geschäfts inszenirt, in unserer Stadt noch nicht größer und prächtiger gesehen haben, passirte heute Nachmittag die Straßen unserer Stadt. Es waren, wie bekannt, die Beamten und Arbeiter der G. Howaldt'schen Schiffswerft, die zur Feier des Stapellaufs des 100. Schiffes auf der genannten Werft, denselben Herrn G. Howaldt zu Ehren veranstaltet haben. Um zwei Uhr traf der erste Dampfer mit den Festtheilnehmern von Ellerbeck an der Laböer Brücke ein (dieselben hatten sich in Dietrichsdorf aufgestellt

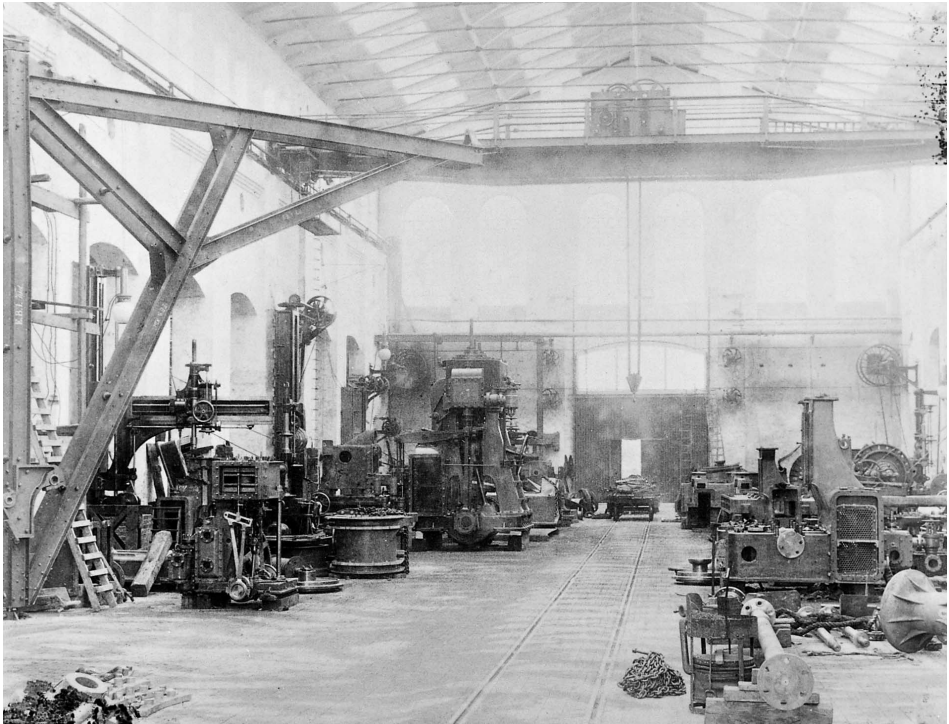


Abb. 5 Die Maschinenbauhalle in Dietrichsdorf. Mitte: die Dampfmaschine (Werk-Nr. 250) der EMMA. (Archiv HDW)



Abb. 6 Einladungskarte zur Probefahrt der EMMA. (Archiv HDW)

und waren nach Ellerbeck marschirt, um von da aus eingeschifft zu werden) und nahmen nach dem Schloßgarten hin Aufstellung. Noch fünf andere vollbesetzte Dampfer folgten, um die große Zahl der Festgenossen hierher zu schaffen, so daß erst um 3 Uhr der Zug sich nach der G. Howaldt'schen Villa in Düsternbrook in Bewegung setzen konnte. Das Musikkorps des kaiserlichen Seebataillons eröffnete denselben, es folgte ein von Beamten der Werft getragener Lorbeerkrantz mit der Inschrift auf weißem Atlasband: »Herren Gebrüder Howaldt von der Kieler Schiffswerft am 14. August 1883«, an dem sich das große Modell des neuesten (100.) Schiffes, des Dampfers EMMA, anschloß; die hübsche seidene Werftfahne folgte und hierauf die vielen Gewerke, die Schlosser, Maschinenbauer, die Takler, Bootbauer, Former und wie sie alle heißen mögen, in fast endloser Reihe. In dem Zuge, der aus ca. 2000 Personen bestand, befanden sich nicht weniger als sechs Musikchöre, vier Herolde zu Pferde, zwei vierspännige Wagen mit den ältesten Meistern des Geschäfts, mehrere Gewerke, wie z.B. die Maler, waren in mittelalterlichem Kostüm, die Former dagegen in Bergwerksanzug u.s.w. Sämmtliche Gewerke hatten ihre Fahnen und Embleme mit Blumen und Guirlanden hübsch bekränzt; vertreten waren funktionirende Maschinen, viele Schiffsmodelle und alle Werkzeuge und Einrichtungen, die mit dem Schiffsbau in Verbindung stehen. Nach der Rückkehr von Düsternbrook bewegte sich der Zug durch verschiedene Straßen unserer Stadt, um schließlich in den großen Wirthschaftsetablissemments von Wriedt, »Engl. Garten« u. »Elysium« sich zu versammeln und den Schluß des Festes durch Essen und Ball zu begehen.⁵⁶

In den darauffolgenden Wochen befand sich die EMMA am Ausrüstungskai in Dietrichsdorf und ging ihrer Fertigstellung entgegen. Das Schiff lag zeitweise am dreibeinigen Ausrüstungskran, mit dem schwere Gegenstände (wie Kessel und Maschinen) hineingehievt wurden. Auf das Vorschein hatte man groß eine weiße Ziffer 100 auf dem mit einer Grundierungsfarbe versehenen, also noch nicht endgültig schwarz angestrichenen Rumpf gepinselt (Abb. 4).⁵⁷

Währenddessen plante man bei Howaldt eine weitere Feier, die aber diesmal nicht von den Beschäftigten ersonnen worden war. Nun war die Geschäftsleitung am Zuge, denn von ihr dürfte diesmal die entscheidende Initiative ausgegangen sein, die Gästeprobefahrt und Ablieferung am 12. September festlich zu gestalten. Möglicherweise hatte man sich von dem Festzug der Belegschaft vom 14. August inspirieren lassen und dann ziemlich rasch den Entschluß gefaßt, auch die Ablieferung festlich zu begehen. Für diese Vermutung spricht die hastige und auch ein wenig zu späte Organisation der Einladungen. Eine Festbroschüre kam auch noch eilig zustande.⁵⁸ Bei Gebrüder Howaldt feierte man gleich mit, denn wie bereits in der Presse erwähnt, war tatsächlich die Maschine mit der Werknummer 250 zum Einbau in die EMMA gelangt, was die Maschinenfabrik, ebenso wie die Werft, mit einer eigenen kleinen Festschrift würdigte.⁵⁹

Gemeinsam mit dem Auftraggeber, also Konsul Sartori, bemühte man sich, zur Gästeprobefahrt einen großen Kreis von Angehörigen der Inhaberfamilien, Freunden und Geschäftspartnern beider Firmen sowie örtlichen Honoratioren aus Wirtschaft, Universität und Verwaltung einzuladen. Allein Georg Howaldt hatte 210 Personen und Institutionen im In- und Ausland diesbezüglich anschreiben lassen, doch waren die Einladungen mit Datum vom 8. September so kurzfristig erfolgt, daß allein aus diesem Grund zahlreiche Absagen eintrafen.

Unter den Adressaten, die zusagten, ist der noch heute in Schleswig-Holstein unvergessene Heimatdichter Klaus Groth (1819-1899) erwähnenswert, der seit 1883 in Kiel ansässig war und bereits 1866 einen Professorentitel trug, den er auch bei dem Festakt bei Howaldt führte. Groth hatte sich vor allem der Dichtung in neuniederdeutscher Mundart verschrieben und verfaßte Lyrik und Balladen, aber auch hochdeutsche Gedichte. Vor allem das Dithmarscher Volksleben faszinierte ihn.⁶⁰ Der Dichter hatte sogar ein Gedicht »Das hundertste Schiff und die 250ste Maschine«, bestehend aus zwei Strophen und vier Zeilen, verfaßt.⁶¹

Am 12. September fand die Jubiläumsfeier statt. Zunächst hatte man vorgesehen, diejenigen Gäste, die von auswärts mit dem Frühzug aus Hamburg angereist waren, am Bahnhof vom werft-

eigenen Schleppdampfer FLIEGE⁶² (1878, Baunummer 17) abholen zu lassen, der sich, wie zahlreiche damalige Schlepper, auch zum Personentransport eignete. Doch dann entschied man sich für den etwa doppelt so großen Fördedampfer FRIDA⁶³ (Baunummer 104), den man gerade an den Fährunternehmer A. C. Hansen in Wellingdorf abgeliefert hatte.⁶⁴ Dieser geschäftliche Vorgang dürfte mutmaßlich durch ein gutes persönliches Einvernehmen zwischen Werft und Reeder erleichtert worden sein, denn sieben Jahre später, 1890, sollte ein weiterer von Howaldt an den Wellingdorfer Unternehmer abgelieferter Fördedampfer (Baunummer 212) den Vornamen des Werftbesitzers, nämlich GEORG, tragen.⁶⁵ Die im September 1883 gecharterte FRIDA sollte nicht nur dem Transport, sondern auch wohl der Werbung für die Werft dienen. Am Bahnhof wurden die auswärtigen Gäste, die aus Hamburg, Altona, Lübeck, Neumünster, Rendsburg und anderen Orten angereist waren, an Bord genommen. Anschließend stiegen zahlreiche Kieler Festteilnehmer am Anleger der Kiel-Laboer Dampfschiffe zu. Quer über die Förde gelangte man schließlich nach Dietrichsdorf.⁶⁶

Um 9.30 Uhr versammelte sich die Festgesellschaft auf der Werft.⁶⁷ Ein wohlwollend gesinnter Zeitungsartikel berichtet weiter: *Unmittelbar ging's in das Werftetablissement hinein. Der Besuch des ersten Raumes in den neuen Gebäuden des Zeichensaales (in welchem sich zugleich eine Sammlung der Modelle der seither von der Werft ausgeführten Schiffsbauten befindet), gab Gelegenheit, die Theilnehmer der zahlreichen Gesellschaft mit einander bekannt zu machen. Da war der Herr Landesdirektor v. Ahlefeld von der königlichen Regierung zu Schleswig, Herr Gewerberath Müller, von der kaiserlichen Werftverwaltung Herr Schiffsbau-Ingenieur Stahl, von der Steuer- und Zollverwaltung Herr Ober-Steuerinspektor Ramme und Hauptamts-Kontrolleur Niemann, von der Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn die Herren Justizrath Schmidt aus Altona und Konsul Kruse hier, vom Germanischen Lloyd in Berlin Herr Direktor Schüler. Von den übrigen Gästen nennen wir nur die Herren Professoren Groth und Karsten von*

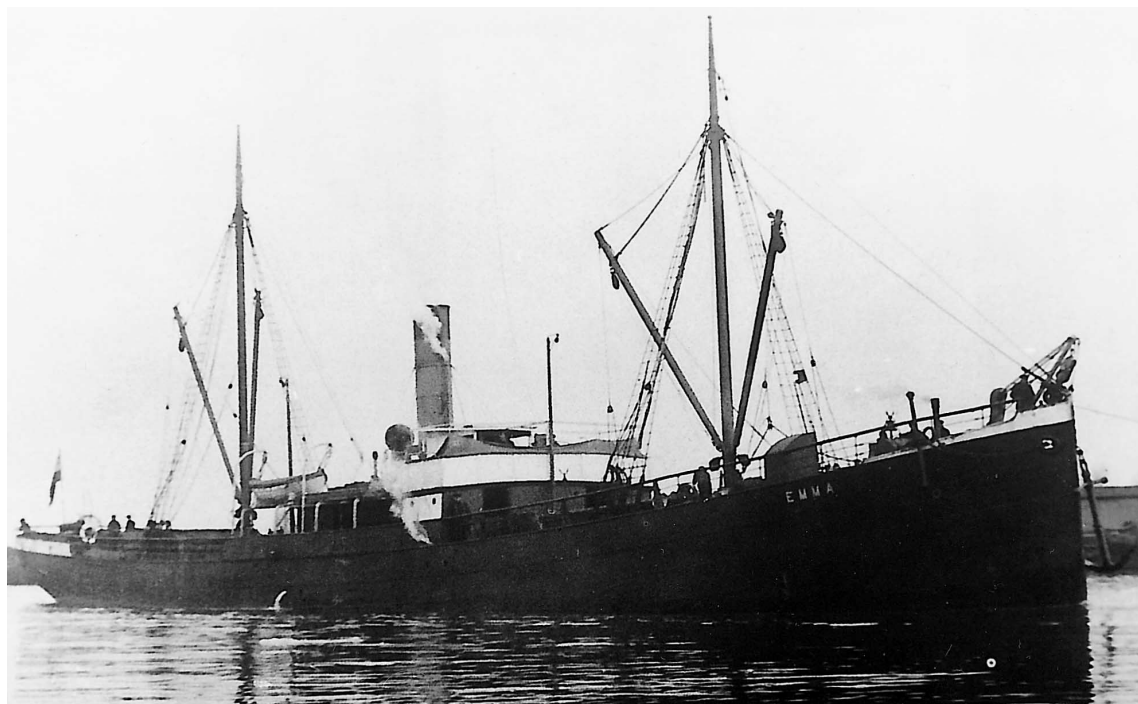


Abb. 7 Die EMMA der Kieler Reederei Sartori & Berger. (Slg. Theodor Siersdorfer, Essen)

hier, den Mitvorsitzenden des königl. Kommerzkollegiums in Altona, Herrn Björnßen, ferner Kapitän Heitmann aus Lübeck, Schiffsrheder F. Lange hier, Schiffsrheder Sandberg aus Flensburg, die theilweise mit Familien gekommen waren. Die Herren Gebrüder Georg, Bernhard und Hermann Howaldt bildeten treffliche Führer durch das gesammte Etablissement.⁶⁸

Das schloß nicht nur eine Besichtigung der Werft, sondern auch gleich der benachbarten Maschinenfabrik mit ein.⁶⁹ Schließlich besichtigte man die Hellingen, wo man neben anderen Neubauten eine *chinesische Korvette*⁷⁰ (vermutlich NAN THIN, Baunummer 107, fertiggestellt 1884)⁷¹ in einem frühen Baustadium sehen konnte. Einen Stapellauf konnte Howaldt den Festgästen auch bieten. Nach einer Taufe durch die Patin glitt ein Frachterneubau, die UNION (Baunummer 105 für H. Sandberg in Flensburg⁷², der sich, wie erwähnt, unter den Festgästen befand), in sein Element. Gemeinsam nahm man anschließend im Bürogebäude ein Frühstück ein.⁷³ Die Zeitung berichtete weiter: *Und nun wieder in's Freie, nach der FRIDA hinunter, die an der Anlegebrücke unserer harrt. Das herrlichste Wetter hat sich unterdeß eingestellt. Alle düsteren Wolken vom Frühmorgen her sind verschwunden und der schönste blaue Himmel spannt sich über uns auf. In wenig Minuten bringt die FRIDA uns bis zu unserm Dampfschiffe EMMA – dessen äußere Formen einen ausgezeichneten Eindruck hervorrufen. Es trägt überdem in allen Theilen ein festliches Gewand: Flaggen- und Guirlandenschmuck etc. Beim Betreten des großen Dampfers empfängt die Gesellschaft ein von der Kapelle des Seebataillons gespielter heiterer Begrüßungs-Marsch.*⁷⁴ Um 12 Uhr mittags legte die EMMA zur Gästefahrt ab, die nach Eckernförde führte⁷⁵, denn die Eckernförder Bucht ist bis heute ein für Probefahrten häufig angelaufenes Revier. Weiter heißt es in dem Artikel: *Eine an der Schiffstreppe vorgenommene Statistik – oder richtiger Zählung – der Gäste ergiebt 139 Personen. Bald setzt sich die Maschine in Bewegung. Freilich giebt es gleich nachher eine kleine Zögerung, als man – glücklicherweise noch rechtzeitig – entdeckt, daß der an Bord befindliche Biervorrath unzureichend sei, weshalb die FRIDA für Nachlieferung requirirt wird ... Nachdem dieser kleine Schaden ausgebessert worden, geht's mit full-steam aus der Föhrde.*

Wenige der Anwesenden wußten sich zu erinnern, die Umgebung des Kieler Hafens in so prachtvoller Beleuchtung gesehen zu haben, wie eben gestern. Die ganze Landschaft schien von einem leichten, durchsichtigen Nebelschleier überdeckt zu sein, wodurch die Linien des Bildes nur noch weicher und zarter wurden. Dabei die dunkelblaue, durch eine leichte Brise bewegte See; die Segelschiffe mit den vollen Segeln, desgleichen die Dampfer und Fischerböte um uns her: es war entzückend.⁷⁶

Die Fahrtteilnehmer nahmen nun an drei Tafeln, die im noch leeren Laderaum des Schiffes aufgestellt waren, Platz. Ein gemeinsames Mittagessen wurde eingenommen, dessen Speisekarte sich erhalten hat und von einer opulenten Speisefolge berichtet: *Julienne-Suppe – Lachs mit Majonaise – Mockturtle-Ragout – Kalbsbraten mit Türkischen Erbsen, Kartoffeln, Salat und Compôts. – Torte – Käse und Butter – Früchte.*⁷⁷ Auch der Zeitungsreporter zeigte sich angetan: *Die großen Laderäume, geschmackvoll drapirt, bieten bequemen Platz für die stattliche Gesellschaft. Das Auftragen der ausgezeichnet zubereiteten Speise geht den Umständen nach sehr rasch vor sich. Bei den heiteren Weisen der auf Deck befindlichen Kapelle und unter den Einflüssen der Weine herrscht alsbald die echte Festesfreude und Festeslaune bei Tafel. Gegen Ende des Mahles lösen sich Toast auf Toast in rascher Reihenfolge ab; namentlich finden die Worte der Herrn Landesdirector von Ahlefeld, Prof. Karsten, Joh. Schweffel, Georg Holm, Konsul Sartori (auf die Patin des Schiffes, die Mutter der Herren Howaldt) sowie Georg Howaldt (auf das Schiff selbst) begeisterten Beifall. Viel zu rasch verflegt nun hier wieder die Zeit. Als aufgebrochen wird, befinden wir uns ungefähr Labö gegenüber auf voller Heimfahrt. Von der schönen Eckernförder Bucht haben wir diesmal wenig genug gesehen.*

Programmäßig legt die EMMA kurz nach 6 Uhr in der Nähe des Bahnhofes an, so daß die Herren von auswärts noch alle die Abendzüge benutzen konnten.⁷⁸

Zwei Tage nach der festlichen Gästefahrt begann für den Frachtdampfer EMMA und seine Besatzung der nüchterne Alltag: Mit einer Ladung Eisenbahnschwellen legte das Schiff nach Riga ab.⁷⁹ Der Dampfer gehörte zwar nicht zum Eigentum der Kieler Reederei, sondern wurde, wie zahlreiche ihrer übrigen Schiffe, von ihr als Korrespondenzreeder betreut und eingesetzt.⁸⁰ Der Frachter führte die schwarz-gelben Schornsteinfarben und Kontorflagge von Sartori & Berger und war deswegen unzweifelhaft ein fester Bestandteil der Flotte. Doch nur etwa ein Jahr später, sicherlich früher als geplant, sah das Schiff seine Bauwerft wieder. Der Anlaß bedeutete für die Werft ein zusätzliches Geschäft, für den Eigner und dessen Assekuranzgesellschaft war er dagegen weit weniger erfreulich. Nach nur kurzer Fahrzeit von wenigen Monaten war Anfang 1884 die EMMA an der baltischen Küste bei Libau gestrandet, wurde fünf Monate später wieder flottgemacht und in Dietrichsdorf bei Howaldt in der zweiten Jahreshälfte 1884 wieder instandgesetzt.⁸¹

Nicht untypisch für die damalige Zeit, fuhr der Dampfer über vier Jahrzehnte unter der Kontorflagge von Sartori & Berger, wobei zunächst Georg Howaldt als Miteigentümer eingetragen war. Hier handelte es sich entweder um eine Stundung der Zahlungen für einen mittlerweile bewährten und damit vertrauenswürdigen Kunden oder um eine Beteiligung der Werft an der Finanzierung, um dem Reeder den Auftrag überhaupt schmackhaft zu machen. Derartige Finanzierungsmethoden sind bis heute im Schiffbau immer wieder notwendig, um einer Werft einen hinreichenden Auftragsbestand zu sichern.

Im Frühjahr 1897 erfolgte ein nicht näher spezifizierter Umbau bei den Howaldtswerken, und erst am 18. März 1925 wurde die EMMA an einen Reeder in der italienischen Hafenstadt Bari verkauft (G. Girone e Figlio). Der Name blieb anscheinend der alte. 1927 war nur noch G. Girone als Eigentümer eingetragen. 1937 wurde das Schiff nach Genua verkauft (F. Pittaluga fu Giacomo), doch noch im Mai desselben Jahres innerhalb Italiens zum Abwracken veräußert.⁸²

Ausblick: Weitere Jubiläen bei Howaldt

Natürlich hat es auch zu späteren Anlässen immer wieder Betriebsfeiern und ähnliche Festivitäten bei Howaldt bzw. bei der Howaldtswerke Deutsche Deutsche Werft AG (HDW, ab 1967) gegeben. Die weitere Entwicklung soll an dieser Stelle auch nicht weiter in ihren Einzelheiten verfolgt, sondern nur grob skizziert werden. Allerdings verdient der Hinweis auf einen späteren Neubau besonderes Interesse, denn die Baunummern 200 und 300 hob man auch heraus, und so hielt sich der bei der EMMA begangene Brauch, wenn auch auf niedrigerem Niveau.

Der Fracht- und Viehdampfer HOLSTEIN (Baunummer 200) wurde für die Tönninger Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1889 abgeliefert. Mit seinen 1377 BRT, einer Länge von 73,2 m, einer Dreifachexpansionsmaschine (Gebrüder Howaldt, Werknummer 363) von 900 PSi und einer Ladefähigkeit von 1650 Tonnen⁸³ war dieses Schiff um einiges größer als seinerzeit die EMMA. Der Stapellauf fand am 17. August 1889, nachmittags um 17 Uhr⁸⁴, in Dietrichsdorf statt. Über die Zeremonie, die sich im auffälligen Gegensatz zur EMMA im Rahmen des Üblichen hielt, berichtete die Presse: *Da Dampfer HOLSTEIN das 200. Schiff ist, welches die Werft gebaut hat, war die Feier des Stapellaufs eine recht würdige. Das Schiff selbst war mit Guirlanden und Flaggen reich geschmückt und trug an der Backbordseite mit großen Ziffern die Zahl 200. Beim Stapellauf waren auch mehrere Hauptaktionäre⁸⁵ anwesend, so u.A. Hofbesitzer Thomsen-Zennhusen.*⁸⁶ Eine mit einer Plattenkamera angefertigte Aufnahme in einem noch heute im Archiv von HDW erhaltenen Album zeigt den Neubau am Ausrüstungskran in Dietrichsdorf (Abb. 8).⁸⁷ Da sich über die Abnahmefahrt, die im November desselben Jahres stattfand⁸⁸, kein Artikel in der Presse finden ließ, kann man annehmen, daß diese ohne große Festivitäten eher sang- und klanglos vonstatten gegangen ist.

1897 konnte das 300. Schiff abgeliefert werden: der Frachtdampfer HSI PING für eine Reederei im chinesischen Tientsin.⁸⁹ Mit einer Tragfähigkeit von 2235 t, einer Vermessung von 1979 BRT und einer Länge von 80,8 m⁹⁰ war der chinesische Frachter wiederum etwas größer als seinerzeit die HOLSTEIN, womit das Wachstum der Schiffsgößen bei Howaldt zum Ausdruck kommt. Am 7. August 1897 war der Stapellauf angesetzt: *Heute Mittag 12 1/2 Uhr wird der für chinesische Rechnung erbaute Dampfer HSI PING als das dreihundertste Schiff bei Howaldt's Werken vom Stapel laufen. Der Stapellauf wird mit besonderen Festlichkeiten verbunden sein. Am Vormittag 11 Uhr 1 Minute kommen Gäste von Hamburg zu diesem Feste hier an, welche mit dem Dampfer FRIDA nach Dietrichsdorf befördert werden sollen.*⁹¹ Die Howaldtswerke nahmen diesen Stapellauf zum Anlaß, zwei soziale Stiftungen für die Betriebsangehörigen ins Leben zu rufen: Eine Witwen- und Waisenkasse (10 000 Mark Einlage), und ein weiterer Betrag in gleicher Höhe war für die Gründung eines Arbeiterspar- und -Bauvereins gedacht, der einem bereits bestehenden Verein in Gaarden ähneln sollte. Der Stapellauf selbst ging gut vonstatten.⁹² Danach ging man zum gemütlichen Teil über: *Den Arbeitern der Werft wurde nach dem Taufakt Bier in reichlichem Maße kredenzt und ihnen für den heutigen freien Nachmittag volle Löhnung ausbezahlt.*⁹³ Ein verblaßtes, deswegen nicht reproduzierbares Foto einer Stapellauffeier mit der Belegschaft der Tischlerei der Howaldtswerke hat sich bis heute im Archiv von HDW erhalten. Darauf ist ein Bierfaß zu sehen, das aus diesem Anlaß gestiftet wurde. Mit etwas ungelinker Hand sind die Baunummer, die Jahreszahl und ein Lorbeerkranz auf dem Faß angebracht.⁹⁴



Abb. 8 Die HOLSTEIN im Herbst 1889 mit Girlandenschmuck und aufgemalter Baunummer 200 an der Ausrüstungspier in Dietrichsdorf. (Archiv HDW)

Nach dieser Feier dürfte auf den Howaldtswerken der Brauch, jeweils eine »runde« Baunummer gesondert zu feiern, eingeschlafen sein. Die Baunummer 400 (1903) war ein eher unscheinbarer Eimerkettenbagger für das österreichische Triest, der kaum größere Aufmerksamkeit beansprucht haben dürfte. 1911 war dann die Nummer 500 fällig, und dabei handelte es sich immerhin um das große Linienschiff SMS HELGOLAND. Selbstverständlich hat die Kaiserliche Marine, gemeinsam mit der Werft, eine repräsentative Stapellauf- und Tauffeier ausgerichtet.⁹⁶ Mit einer betrieblich bedingten Feier hatte dies aber nichts mehr zu tun.

Unterdessen war die Werft in die Jahre gekommen. Bereits 1901 fiel ein von der Jahreszahl her gesehen »rundes« Jubiläum an, das sich die Howaldtswerke nicht entgehen ließen. Zum 25jährigen Bestehen (gerechnet ab der Gründung des Werftbetriebes 1876) erschien sogar eine eigene Festschrift. Sie umfaßte einen recht knappen Text, eine Neubautenliste sowie eine reichhaltige und ansprechende Illustration von Fotos, die heutzutage als wertvolle Bilddokumente angesehen werden können. Als Verfasser zeichneten *Die Angestellten der Howaldtswerke* verantwortlich, wobei allerdings davon auszugehen ist, daß ein Anonymus aus der Belegschaft mit entsprechend gewandter Feder zu dieser Aufgabe ausersehen wurde.⁹⁷ Auch zu späteren Jubiläen erschienen Festschriften im Auftrag der Firma: 1938⁹⁸, 1963⁹⁹ sowie 1988.¹⁰⁰ Verbunden war dies ebenfalls mit entsprechenden Feierlichkeiten.¹⁰¹

Schlußbetrachtung

Im vorindustriellen, noch traditionell-handwerklich geprägten Holzschiffbau dürfte es keine Baunummern im heutigen Sinne gegeben haben, jedenfalls ist entsprechendes in der Literatur nicht bekannt geworden.¹⁰² Die exakte Zählung von Schiffen oder Booten setzt eine industriell orientierte und somit rationalisierte Organisation voraus.

Die Baunummer bildet eine in der schiffsbiographischen Literatur bekannte und häufig ins Feld geführte Größe. Für zahlreiche andere Zulieferteile existieren ebenfalls Fertigungsnummern, und die bei Maschinen üblichen Werknummern haben wir bei Schweffel & Howaldt bereits kennengelernt. Da also auch in der allgemeinen Industrie dieses System bis heute angewandt wird, ist der Ursprung des bei den beiden Werftjubiläen gefeierten Brauches in diesem Bereich zu suchen, also im spezifisch industriellen Brauchtum. Damit hat sich auch schon die einschlägige Wissenschaft beschäftigt. So hat eine österreichische Arbeit aus dem Bereich der Gegenwartsvolkswunde Betriebsfeiern beim Montankonzern VÖEST-Alpine AG in Linz an der Donau untersucht und dabei aufschlußreiches Vergleichsmaterial zutage gefördert. Die Autorin trifft die Schlußfolgerung: *Solche Betriebsfeiern gab und gibt es immer wieder. Sie stehen am Ende einer bedeutenden Arbeitsphase. Bräuche, die sich daraus entwickeln, sind anlaßgebunden.*¹⁰³ So feierte man mit der Belegschaft die Inbetriebnahme neuer Anlagen¹⁰⁴, ein Brauch, der sich bei Howaldt nicht feststellen ließ, wenn er auch in kleinerem Rahmen möglicherweise begangen wurde. Aber die wichtigste Parallele ergibt sich mit der Feier von »runden« Produktionszahlen. Als das noch relativ neue, 1953 in Betrieb gegangene Blasstahlwerk am 17. Juni 1953 die 100 000. Tonne Stahl produzierte, wurde dies zum Anlaß einer Betriebsfeier genommen. Noch im gleichen Jahr konnte die 250 000. Tonne ausgestoßen werden. Auch hier wurde eine Feier abgehalten, doch wegen wirtschaftlicher Existenzsorgen fiel diese nur bescheiden aus.¹⁰⁵ Das zum gleichen Konzern gehörende Kalksteinwerk Steyerling hatte 1948 mit dem Abbau begonnen, war also auch noch ein sehr junger Betrieb. Als 1957 die millionste Tonne Kalk abgebaut wurde, schmückte man den Grubenwagen und legte eine Feierstunde ein.¹⁰⁶ Ohne weitere und sicherlich unzählige Parallelbeispiele heranzuziehen, kann man davon ausgehen, daß ähnliche Brauchformen auch in anderen industriellen Branchen üblich waren und sind.¹⁰⁷

Anmerkungen:

- 1 Lutz Krütfeldt: Wagemut und Dividende. Geschichtsbild und Quellenwert deutscher Werfftestschriften. In: DSA 12, 1989, S. 153-172.
- 2 Eine überaus theoretische und für den damaligen Zeitgeist wohl nicht ganz untypische Arbeit, siehe Gerhard M. Martin: Fest und Alltag. Bausteine zu einer Theorie des Festes. Stuttgart 1973. Ein weiterer Aufsatz, der sich ebenfalls um tieferliegende Systematisierung bemüht, stammt von Kai Detlev Sievers: Das Fest als kommunikatives System. In: Kieler Blätter zur Volkskunde, 28, 1986, S. 5-28.
- 3 Der Autor hat in seiner beruflichen Tätigkeit an einem Werftjubiläum teilgenommen (125-Jahrfeier der Fa. Lürssen Werft in Vegesack/Lemwerder, Juli 2000).
- 4 Christian Ostersehlte: SIGRID – Ein bremisches Motorboot. Historische Hintergründe, Bauwerft und Einsätze. In: DSA 23, 2000, S. 431-471.
- 5 Zum Jubiläum 1896 bei Lürssen siehe die Sachakte im Historischen Archiv der Fa. Lürssen Werft (HAFLW) 162-1. Im Staatsarchiv Oldenburg existiert eine weitere Akte zu diesem Vorgang: Best. 136, Nr. 15743, Fasc. 45 a. – Die Idee, eine Schiffs- bzw. Bootsablieferung zum Anlaß eines Jubiläums zu nehmen, ist beiden Firmen sicherlich unabhängig voneinander gekommen, denn damals pflegten Howaldt und Lürssen noch keine Geschäftsverbindung miteinander. Eine Liste der Howaldtswerke aus dem Jahre 1900 nennt als Zulieferer die Bootswerften Holtz in Harburg, Scharstein in Dietrichsdorf, Olmann in Motzen an der Unterweser, Kirchhoff in Stralsund sowie die britische Bootswerft Seamless Steel Boat Comp. in Wakefield; vgl. Bundesarchiv/Militärarchiv (BA/MA) RM 3/10178. Erst zwischen 1918 und 1933 lieferte Lürssen insgesamt 30 Rettungsboote als Unterauftragnehmer an die Howaldtswerke; vgl. HAFLW 156-2 und EDV-Datei Lürssen.
- 6 Joachim Stahl: Neptunwerft – ein Rostocker Unternehmen im Wandel der Zeit. (= Schriften des Schiffahrtsmuseums der Hansestadt Rostock, Bd. 1). Rostock 1995. Darin wird Bezug genommen auf einen Artikel in Schiffbau 11, 1909-10, der anlässlich eines Werftjubiläums sowohl die Zahl der Neubauten als auch das hundertjährige Bestehen miteinander verknüpft: Gert-Dietrich Schneider: 1000 Schiffe in 100 Jahren. Seebeckwerft feierte Geburtstag. In: Schifffahrt international, Jg. 27 (1976), Nr. 7, S. 301-303.
- 7 Über die Kieler Kaufmannsfamilie Schwefel ist bereits biographisch gearbeitet worden, und zwar von der früheren Kieler Stadtarchivarin Hedwig Sievert, Familie Schwefel, in: Olaf Klose (Hrsg.): Schleswig-Holsteinisches Biographisches Lexikon. Bd. 1. Neumünster 1970, S. 244-246.
- 8 Die wichtigste bisherige Literatur: Hermann J. Held: 100 Jahre Howaldt. Kiel 1938; Hellmut Kleffel: 125 Jahre Kieler Howaldtswerke. Kiel 1963; Bruno Bock: Gebaut bei HDW. 150 Jahre Howaldtswerke-Deutsche Werft AG. Herford 1988.
- 9 Historisches Archiv HDW (HAHDW). Baunummernbuch Howaldt 1-253.
- 10 Hermann J. Held (wie Anm. 8), S. 65.
- 11 Nekrolog im Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft (STG) 11, 1910, S. 83f.
- 12 Christian Ostersehlte: Die Norddeutsche Schiffbau AG (NSAG) in Gaarden bei Kiel (1865-1879). In: Mitteilungen des Canal-Vereins, 22, 2002, S. 7-146.
- 13 Christian Ostersehlte: Die Werft von Georg Howaldt in Ellerbek – die Vorläuferin der HDW. In: Mitteilungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte, Bd. 80, Heft 5, 2002, S. 193-215.
- 14 Nekrolog (wie Anm. 11). Ein weiterer biographischer Abriß vgl. Wolfgang Zorn: Georg Howaldt. In: Neue Deutsche Biographie. 9. Bd. Hess-Hüttig, Berlin 1972, S. 665f.
- 15 Georg Howaldt: Rückblick auf die Thätigkeit der Kieler Schiffswerft bis zur Vollendung des hundertsten Schiffes, den Freunden des Werkes und der heimischen Industrie gewidmet von dem Gründer und Leiter derselben. Kiel 1883, S. 5f.
- 16 Die Zählung begann 1865 auf der Werft in Ellerbek. Dieser Betrieb fertigte lediglich sieben Schiffe. Bei der Neugründung in Dietrichsdorf begann man folgerichtig mit Baunummer 8 (ein Spekulationsbau, der Schleppdampfer GEORGE, 1877). Über die näheren Umstände vgl. Christian Ostersehlte: Der Bugsierdienst der Handelskammer zu Lübeck. In: Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde, Bd. 71, 1991, S. 221-310.
- 17 Georg Howaldt (wie Anm. 15), S. 8f.
- 18 HAHDW Baunummernbuch Howaldt 1-253.
- 19 Imke Krause: Arbeitsverhältnisse und Arbeiterbewußtsein bei den Kieler Howaldtswerken in der Kaiserzeit. In: Kieler Blätter zur Volkskunde, 24, 1992, S. 39-112.
- 20 Gebrüder Howaldt: Kurze Geschäfts-Uebersicht bei Ablieferung der Maschine No. 250 den Freunden des Geschäftes von Gebrüder Howaldt. Kiel 1883, S. 6.
- 21 Hermann J. Held (wie Anm. 8), S. 90-93.
- 22 Gebrüder Howaldt (wie Anm. 20), S. 6.
- 23 Kieler Zeitung, 13.9.1883.
- 24 Gebrüder Howaldt (wie Anm. 20), S. 5.
- 25 HAHDW Baunummernbuch Howaldt 1-253.
- 26 Kieler Zeitung, 11.11.1881, Abendausgabe.
- 27 HAHDW Baunummernbuch Howaldt 1-253.
- 28 Kieler Zeitung, 11.11.1881, Abendausgabe.

- 29 Ebd.
- 30 Kieler Zeitung, 15.11.1881, Abendausgabe.
- 31 Hermann J. Held (wie Anm. 8), S. 67.
- 32 HAHDW Howaldt-Dokumente.
- 33 Sartori & Berger (Hrsg.): 1858-1958. Mit Segel, Dampf und Diesel. Aus der hundertjährigen Geschichte der Firma Sartori & Berger, Kiel. Reederei und Schiffsmaklerei. Kiel 1958, S. 4.
- 34 Ebd., S. 10, 159-160.
- 35 Ebd., S. 16.
- 36 Peter Wulf: Kiel wird Großstadt (1867 bis 1918). In: Jürgen Jensen, Peter Wulf (Hrsg.): Geschichte der Stadt Kiel. Neumünster 1991, S. 247.
- 37 Ebd..
- 38 Ebd., S. 247f.; Rüdiger Wenzel: Bevölkerung, Wirtschaft und Politik im kaiserlichen Kiel zwischen 1870 und 1914. (= Sonderveröffentlichung 7 der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte). Kiel 1978, S. 53; Sartori & Berger (wie Anm. 33), S. 22-43.
- 39 Ebd., S. 160.
- 40 Christian Ostersehlte (wie Anm. 12), S. 128, 135.
- 41 1895 verkaufte man den Raddampfer AUGUSTE VICTORIA (1847 in Antwerpen erbaut und 1880 angekauft an Howaldt), 1906 folgte auf demselben Wege der im April 1880 in Bristol erworbene Raddampfer ADLER (1857 in Greenock erbaut); vgl. Sartori & Berger (wie Anm. 33), S. 163.
- 42 Einige Hinweise aus den Jahren nach 1876 finden sich in den Akten des Bugsierdienstes der Handelskammer zu Lübeck im Archiv der Hansestadt Lübeck, Handelskammer zu Lübeck 922, Bd. 2-3.
- 43 Sartori & Berger (wie Anm. 33), S. 159-178. – Über die Geschäftsverbindung mit Henry Koch vgl. Heinz Haaker: Die »Schiffswerft von Henry Koch AG«. Ein Kapitel Lübecker Schiffbau- und Industriegeschichte. (= Schriften des DSM, Bd. 37). Hamburg 1994, S. 102-122.
- 44 BA/MA RM 3/10178.
- 45 HAHDW Baunummernbuch Howaldt 1-253; Bruno Bock (wie Anm. 8), S. 180.
- 46 HAHDW Baunummernbuch Howaldt 1-253.
- 47 HAHDW »Erinnerung an Bau-Nr. 100«.
- 48 Kieler Zeitung, 11.8.1883, Abendausgabe.
- 49 Kieler Zeitung, 14.8.1883, Abendausgabe.
- 50 Sartori & Berger (wie Anm. 33), S. 165.
- 51 Ebd.
- 52 Kieler Zeitung, 15.8.1883, Abendausgabe.
- 53 Ebd.
- 54 HAHDW »Erinnerung an Bau-Nr. 100«.
- 55 Ebd.
- 56 Kieler Zeitung, 15.8.1883, Morgenausgabe.
- 57 HAHDW »Erinnerung an Bau-Nr. 100«.
- 58 Georg Howaldt (wie Anm. 15).
- 59 Gebrüder Howaldt (wie Anm. 20).
- 60 Mehr über Groth vgl. den Artikel von Ulf Bichel, in: Schleswig-Holsteinisches Biographisches Lexikon, Bd. 2. Neumünster 1971, S. 154-156.
- 61 HAHDW »Erinnerung an Bau-Nr. 100«. – Das Gedicht ist in Faksimile veröffentlicht bei Hermann J. Held (wie Anm. 8), S. 74.
- 62 HAHDW »Erinnerung an Bau-Nr. 100«.
- 63 Kieler Zeitung, 13.9.1883.
- 64 HAHDW Baunummernbuch Howaldt 1-253. – Zum Fährunternehmer Hansen siehe August Christian Hansen: Die blaue Dampferlinie der Reederei A.C. Hansen. In: Mitteilungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte, Bd. 56, 1965, S. 165-175; Anna Krohn: Ein Lebensbild der Familie A.C. Hansen Kiel-Wellingdorf (hrsgg. von Kai Detlev Sievers). In: Ebd., Bd. 80, Heft 3, 2000, S. 101-126.
- 65 HAHDW Baunummernbuch Howaldt 1-253. – Mehr über die GEORG siehe August C. Hansen: Dampfer GEORG. Von der Blauen zur Weißen Linie. In: HDW-Werkszeitung 1/1969, S. 36f.
- 66 Kieler Zeitung, 13.9.1883.
- 67 HAHDW »Erinnerung an Bau-Nr. 100«.
- 68 Kieler Zeitung, 13.9.1883.
- 69 Ebd.
- 70 Ebd.
- 71 Ebd.; HAHDW Baunummernbuch Howaldt 1-253.
- 72 Ebd.
- 73 HAHDW »Erinnerung an Bau-Nr. 100«.
- 74 Kieler Zeitung, 13.9.1883.

- 75 HAHDW »Erinnerung an Bau-Nr. 100«.
- 76 Kieler Zeitung, 13.9.1883.
- 77 HAHDW »Erinnerung an Bau-Nr. 100«.
- 78 Kieler Zeitung, 13.9.1883.
- 79 Ebd.
- 80 Sartori & Berger (wie Anm. 33), S. 165.
- 81 Jahresbericht der Handelskammer Kiel 1884, S. 54. – In den gedruckten Seeamtssprüchen aus dieser Zeit war diese Havarie nicht zu finden.
- 82 Hans Jürgen Abert: Die deutsche Handelsmarine 1870-1970. Die Lebensläufe der Dampf- und Motorschiffe über 100 BRT. Bd. 2: D-G. Ratzeburg o.J. (nicht paginiert). – Ein Modell im Maßstab 1:50 (Leihgabe Sartori & Berger) der EMMA befindet sich im Kieler Schiffahrtsmuseum.
- 83 HAHDW Baunummernbuch Howaldt 1-253; Bruno Bock (wie Anm. 8), S. 181.
- 84 Kieler Zeitung, 19.8.1889, Abendausgabe.
- 85 Vermutlich nicht der Werft, sondern der Reederei.
- 86 Kieler Zeitung, 19.8.1889, Abendausgabe.
- 87 HAHDW Howaldtswerke, Fotoalbum der Neubauten.
- 88 Hans-Jürgen Abert (wie Anm. 82), Bd. 3: H-K. – 1892 wurde die HOLSTEIN an den namhaften, mit Howaldt eng zusammenarbeitenden Kieler Kaufmann Heinrich Diederichsen (1813-1899) verkauft. 1910 ging das Schiff nach Griechenland, 1914 an einen türkischen Eigner und wurde 1915 von der russischen Marine im Schwarzen Meer versenkt.
- 89 Howaldtswerke: 25 Jahre an der Schwentine und der Kieler Förde 1876-1901. Kiel 1901.
- 90 Bruno Bock (wie Anm. 8), S. 183.
- 91 Kieler Zeitung, 7.8.1897, Morgenausgabe.
- 92 Kieler Zeitung, 8.8.1897, Morgenausgabe.
- 93 Kieler Neueste Nachrichten, 8.7.1897.
- 94 HAHDW Bd. 1, Schiffsfotos Bau-Nr. 1-300.
- 95 Bruno Bock (wie Anm. 8), S. 184.
- 96 Schiffbau 23 (1909), S. 873, Schiffbau 1 (1909), S. 17. Vgl. die Stapellaufakte BA/MA RM 3/164.
- 97 Howaldtswerke (wie Anm. 89). – Über die Feierlichkeiten im Einzelnen siehe Kieler Zeitung, 1.10.1901, Abendausgabe, sowie 2.10.1901, Morgenausgabe. Zur Festschrift vgl. auch den Beitrag von Jürgen Jensen: Das Bild der Howaldts-Werke um 1900. Ein Jubiläums-Album. In: Gert Kaster (Hrsg.): Tradition und Aufbruch im Schwentine-tal. (= Sonderveröffentlichungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte, Bd. 38). Husum 2001, S. 128-137.
- 98 Hermann J. Held (wie Anm. 8).
- 99 Hellmut Kleffel (wie Anm. 8).
- 100 Bruno Bock (wie Anm. 8).
- 101 Über die Feier am 28.9.1963 siehe Kieler Howaldtswerke AG Werkzeitung 5/1963, S. 3-7.
- 102 Vgl. Peter-Michael Pawlik: Von der Weser in die Welt. Die Geschichte der Segelschiffe von Weser und Lesum und ihrer Bauwerften 1770 bis 1893. Bd. 1. (= Schriften des DSM, Bd. 33). Hamburg 1993; Jürgen Meyer: Kieler Schifffahrtschronik. Beiträge zur maritimen Geschichte der Kieler Förde 1701 bis 1931. Bremen 1999.
- 103 Helene Grün: Brauchtum der Fabriksarbeiter. Beobachtungen in der VÖEST-Alpine AG. In: Mitteilungen des Instituts für Gegenwartsvolkskunde Nr. 2, Wien 1974, S. 188-210, hier S. 191.
- 104 Ebd., S. 190.
- 105 Ebd., S. 197.
- 106 Ebd., S. 198f.
- 107 Ein auch in der breiteren Öffentlichkeit bekannter Brauch ist die publikumswirksame Feier »runder« Produktionszahlen in der Autoindustrie.

Der Verfasser dankt den Howaldtswerken Deutsche Werft AG (HDW) in Kiel, der Fa. Lürssen Werft in Bremen-Vegesack/Lemwerder, dem Stadtarchiv Kiel, dem Bundesarchiv/Militärarchiv in Freiburg i. Br., dem Archiv der Hansestadt Lübeck, den Herren Dr. Dirk J. Peters, DSM, und Dr. Nils Hansen, Seminar für Europäische Ethnologie/Volkskunde der Universität Kiel, für freundliche Unterstützung.

The hundredth ship: A shipyard celebration of 1883

Summary

The present-day large-scale shipyard operation Howaldtswerke – Deutsche Werft AG (HDW) dates back to a shipyard foundation of 1876. In that year, the engineer Georg Howaldt of Kiel (1841-1909) established a shipyard for the construction of iron ships in Dietrichsdorf, a town near Kiel (and since incorporated into that city). Primarily small and medium-sized cargo steamers, tugboats and other specialised vessels were built there. The Gebrüder Howaldt machine factory, founded in Kiel in 1837 by Howaldt's father and uncle, moved to a site in the direct vicinity of the shipyard in 1882. From this time on, the machine factory was the neighbouring shipyard's chief supplier of marine engines.

Present-day shipyards, like other companies, tend to take their 25th, 50th, 75th, 100th, etc. anniversaries as occasions to celebrate in the form of an all-company party. In the late nineteenth century, however, when the German shipbuilding industry was still in its infancy and had no tradition to look back on, shipyards would celebrate the completion of ships bearing round serial numbers. This is a custom practised in other industries as well, where a round production number (referring to piece numbers or tons) sometimes provides the occasion for festivities.

Howaldt maintained active business relations with one of the leading shipping companies of Kiel: Sartori & Berger (founded in 1858). Twenty new ships were delivered to that company in the years 1877-1889 alone. Even after that time, the shipping company continued to receive new cargo vessels made in Dietrichsdorf. The cargo steamer EMMA, built for Sartori & Berger in 1883, bore the serial number 100, providing the occasion for a celebration arranged by the two companies. The Gebrüder Howaldt machine factory was also involved, as the ship had received the factory's 250th engine. Its launching on August 23, 1883 was celebrated by the assembled workers, and the EMMA's trial run on September 12 was honoured with a company celebration for business friends, complete with an excursion on the new vessel.

Serial numbers 200 (the cargo steamer HOLSTEIN, 1890) and 300 (the Chinese cargo vessel HSI PING, 1897) were also celebrated, if not as elaborately as in the case of the EMMA. After that, the custom was no longer practised at Howaldt's. The year 1901 marked the company's 25th anniversary, which – in keeping with the custom usual in industry – served as the occasion for festivities, as did its 100th and 125th anniversaries (in 1938 and 1963).

Le centième navire: un anniversaire sur un chantier naval en 1883

Résumé

La fondation de l'actuel chantier naval Howaldtswerke – Deutsche Werft AG (HDW) de Kiel remonte à 1876. À cette époque, l'ingénieur kielois Georg Howaldt (1841-1909) créa un chantier naval pour la construction de navires en fer à Dietrichsdorf, près de Kiel, aujourd'hui quartier de la ville. Ce furent surtout des cargos de petite et moyenne envergure, des remorqueurs et autres navires spéciaux qui y furent construits. À proximité du chantier se trouvait depuis 1882 l'usine de machines des frères Howaldt, qui avait été fondée entre autres par leur père, et qui maintenant était devenue le principal producteur de machines pour le chantier naval voisin.

De nos jours, les chantiers navals, tout comme les autres firmes, ont coutume de choisir un chiffre rond (25, 50, 75, 100 ans, etc.) pour célébrer un anniversaire et organiser une fête d'entreprise. Mais à la fin du 19^{ème} siècle, la construction navale allemande venant juste de voir le jour et ne

pouvant faire preuve d'aucune tradition, les chantiers navals prenaient la livraison d'un navire dont le numéro de construction était rond comme prétexte à célébration. Cette coutume trouve son pendant également dans d'autres industries, où des chiffres ronds de production (concernant des pièces ou des tonnes) sont également fêtés.

Howaldt entretenait une relation d'affaires intense avec l'une des plus importantes compagnies d'armement de Kiel, Sartori & Berger (fondée en 1858). Rien qu'entre 1877 et 1889, 20 nouvelles constructions furent livrées à cette compagnie. Par la suite également, la compagnie d'armement reçut des cargos en provenance de Dietrichsdorf. En 1883, le cargo EMMA, destiné à Sartori & Berger et portant le numéro de construction 100, fut l'occasion pour les deux firmes d'organiser en commun une cérémonie. L'usine de machines des frères Howaldt y prit part également, car le navire reçut la 250^{ème} machine. Le 23 août 1883, le lancement fut célébré avec la participation élevée du personnel et la sortie d'essai d'EMMA, le 12 septembre, fut organisée comme fête d'entreprise pour des relations d'affaires, avec à la clef une sortie en mer pour les invités.

Les numéros de construction 200 (cargo HOLSTEIN, 1890) et 300 (cargo chinois HSI PING, 1897) furent également l'occasion de fêtes d'entreprises, même si celles-ci ne furent pas aussi dispendieuses que les festivités qui avaient consacré EMMA. Par la suite, cette coutume fut abandonnée sur le chantier. En 1901, l'entreprise existant déjà depuis 25 ans, ce fut une raison pour organiser une cérémonie «régulière» (telle qu'on la conçoit de nos jours), ainsi qu'en 1938 le centième anniversaire et en 1963, le 125^{ème}.